Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1099

07. 04. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/863 —

Volkswirtschaftlicher Nutzen des Ausbaus des Ems-Seitenkanals

Auf der Grundlage der Antwort der Bundesregierung (Drucksache 13/411 vom 8. Februar 1995) auf unsere Kleine Anfrage zum Ausbau des Ems-Seitenkanals (Drucksache 13/278) fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche volkswirtschaftlichen Ziele verfolgt die Bundesregierung mit dem Ausbau des Ems-Seitenkanals?

Die Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines eventuell späteren Ausbaus des Ems-Seitenkanals erfolgt auf der Basis der volkswirtschaftlichen Beurteilungskriterien des Bundesverkehrswegeplanes '92 (wie z. B. Transportkostenersparnisse, vermiedene Ersatzinvestitionen, Beschäftigungsnutzen).

Vorrangiges Ziel der gegenwärtig laufenden Prüfung ist es, erst festzustellen, ob diese Maßnahme in einen zukünftigen Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden kann und ob es überhaupt noch vertretbar ist, die Trasse in den Raumordnungsprogrammen auch weiterhin offenzuhalten.

2. Wie hoch muß die minimal notwendige Auslastung sein, die den ausgebauten Kanal wirtschaftlich rentabel werden läßt?

Bei der Ermittlung des volkswirtschaftlichen Nutzens stellt die Anzahl der Schiffspassagen bzw. der transportierten Gütermengen einen Faktor von mehreren dar. Zur Abschätzung des Ver-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 4. April 1995 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

kehrsnutzens des Ems-Seitenkanals wurden folgende Gütermengen für das Prognosejahr 2010 zugrunde gelegt (Ist 1990):

5,3 Mio. (2,7 Mio.) Gütertonnen in Hauptverkehrsrichtung,
3,7 Mio. (2,2 Mio.) Gütertonnen in Nebenverkehrsrichtung
(jeweils an der Schleuse Bevergern).

Auf der Basis dieser Verkehrszahlen ist lediglich mit einem Nutzen in Höhe der Hälfte der Investitionskosten zu rechnen.

3. Welche Prognosen lagen früheren Kanalprojekten (z. B. Rhein-Main-Donau-Kanal) bezüglich der Güteraufkommen in der Planungsphase zugrunde, und wie hoch waren die Güteraufkommen später tatsächlich?

Die beim Bau der westdeutschen Kanäle (Wesel-Datteln-, Rhein-Herne-, Dortmund-Ems- und Mittellandkanal) prognostizierten Gütermengen wurden jeweils nach wenigen Jahren erreicht und teilweise weit übertroffen. Die Schiffahrt auf der im Jahre 1964 fertiggestellten Mosel erreichte bereits nach fünf Jahren die prognostizierte Verkehrsmenge. Derzeit liegen die Ist-Zahlen 50 % darüber.

Am Main-Donau-Kanal sind bereits heute die im Rahmen der Überprüfung des Projektes 1980/81 für die Anlaufphase prognostizierten Verkehrsmengen überschritten. Bei der Saar dürften die Prognosewerte mittelfristig erreicht werden.

4. Aufgrund welcher vorhandenen und zu erwartenden Güterströme ist ein Ausbau des Ems-Seitenkanals erforderlich?

Solange die Wirtschaftlichkeit nicht gegeben ist, ist ein Ausbau nicht vertretbar und nicht erforderlich. Gegenwärtig wird daher nur die Option für die Aufrechterhaltung der Trasse genauer untersucht.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333